

Kettenbrücke

und Tunnel

Seute, am 24. August jährt sich zum siebzigsten Male der Tag, an welchem der Grundstein zur Kettenbrücke gelegt wurde.

Am März des Jahres 1838 hatte Graf Stefan Széchenyi die Idee des Baues angeregt. Der Graf war auf einen Ball der Frau Georg Komáromy in Pest geladen. Nach dem Balle wollte er in sein Ofner Palais zurückkehren, doch war in dieser Nacht ein so starkes Gistreiben auf der Donau, daß er nur mit Lebensgefahr das Ofner Ufer erreichen konnte. Damals legte er ein Gelübde ab, die beiden Ufer mit einer festen Brücke zu verbinden. Und schon am 27. September erhielt Freiherr von Sina vom Reichstag die Bewilligung zum Bau. Den Bauplan entwarf William Clark und die Ausführung übernahm Adant Clark. Laut Vertrag wurde dem Freiherrn Sina das Recht eingeräumt, durch ein Jahrhundert, weniger drei Jahre, den Brückenzoll von den Passanten zu Fuß wie zu Ross und Wagen erheben zu dürfen. Baron Sina verzichtete jedoch auf ein ganzes Dezennium, so daß sein Privilegium nur durch achtzigsieben Jahre währt.

Die Kettenbrücke sollte, wie es auch nach ihrer Vollendung der Fall ist, auf zwei Land- und zwei Wasserpfeilern ruhen und erschien schon als eine Riesenaufgabe, da die Strombreite weit über zwölfhundert Fuß beträgt. Große Schwierigkeiten waren zu überwinden. Denn ungeachtet man mit den Erdarbeiten bereits im November des Bewilligungsjahres begann, währte es doch beinahe vier Jahre, nämlich bis zum 24. August 1842, ehe man zu der Grundsteinlegung des Wunderbaues schreiten konnte. Dieser Grundstein ward mit großer Feierlichkeit im Pester Pfeiler gelegt und zwar durch den Herrn Erzherzog Karl als Plenipotentiar des Kaisers Ferdinand des Ersten und den damaligen Reichspalatin, den unergieblichen Erzherzog Josef. Besagte Feier ging im Fangedamme, mehrere Klafter tief unter dem Wasserpiegel vor sich, und der Hammer, wie die Maurerkelle, welche man dabei gebrauchte, wurden zum Andenken an dies wichtige Ereigniß, dem Nationalmuseum übergeben. Auch die betreffende Urkunde ward im Grundrisse aufbewahrt.



Iktatószám

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárv

624.2

Szerző

Cím *Kettenbrücke u. Tunnel*

Idő

"183/19"

Forrás: *Neues Budapestter Abendblatt*

Személy

Opp.

1912 VIII/24

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Die meiste Mühe und Anstrengung kostete der Pilotenbau für den Ofner Wasserpfeiler. Während nämlich das Einschlagen der Piloten an beiden Ufern des Stromes, wie für den Wasserpfeiler auf der Pester Seite fast spielend zu bewerkstelligen war, schien bei dem ersterwähnten Baue der zürnende Flußgott alle seine Macht und Tücke entfalten zu wollen, um das gigantische Werk der Menschenhand zu hemmen, ja, womöglich noch im Werden zu vernichten. Er hatte bei einer gewaltigen Sandkiste gar leichtes Spiel, und eine Stromtiefe von mehr als fünfzig Fuß war auch eine Schwierigkeit, welche der Erfindungsgabe des Menschengeistes eine harte Probe auferlegte. Na selbst, als man endlich mit dem Fangedamme zu Stande kam, entspann sich erst der schlimmste Kampf mit dem zürnenden Elemente, der böse Nir brauste mit seinen überall durchsickernden Gewässern herbei und nur die Wunder der Mechanik bei dem steten Aufgebot rübriger Arbeit bei Tag und Nacht, bei Sonnenschein wie bei Fackelschein vermochten dem hartnäckigen Geaner das strittige Terrain Zoll um Zoll zu entwenden, bis endlich starres Mauerwerk aus den frägerischen, wildschäumenden Wellen emportauchte.

Auch mußten viele Länder ihr Kontingent stellen, um das Riesenwerk seiner Vollendung zuzuführen. Die Sandsteine lieferten ungarische Steinbrüche, die Granitquadern bot Mauth-

hausen in Oesterreich, die Ausfüllung des Mauerwerkes am Grunde erheischte außer der Anzahl Bruchsteine aus dem benachbarten Steinbruche an drei Millionen Ziegeln aus den Steingergerischen Brennerien, Baiern und Oesterreich sendeten ihre stärksten Lannen, Slavonien ward durch seine gewaltigen Eichen vertreten und der Bau der Fangedamme allein verschlang an Piloten über fünftausend Stämme markigen Holzes. Die englischen Hängeketten aus Schmiedeeisen sammt Zughör wogen bei dreißigtausend Zentner. Es läßt sich also leicht berechnen, welche ungeheueren Summen der bloße Transport in Anspruch nahm. Das nöthige Gießereisen wurde aus den Gießereien der ungarischen Hauptstadt, dann aus Derno beigeschafft.

Wolle elf Jahre währte die riesige Arbeit. Zwar marschirte die österreichische Kavallerie und Artillerie bereits am 5. Januar 1849 über die nothdürftig fahrbar gewordene Brücke, auch bestand dieser Weg ferner im April desselben Jahres bei dem Rückzuge des kaiserlichen Heeres eine neue Probe, die sich bei der Rückkehr der österreichischen Hauptarmee und der russischen Division Paniutin wiederholte; doch fand die eigentliche Eröffnung erst im November 1849 in Gegenwart des Feldzeugmeisters Baron Gaynan und des provisorischen Statthalters von Ungarn Freiherrn von Geringer in feierlicher Weise statt.

Ungarn darf, schreibt ein Zeitgenosse, Demeter Dudumi in seinen „Pester Briefen aus dem Jahre 1856“, stolz sein auf diesen Riesenbau, der in gewisser Beziehung nicht einen eben-

bürtigen Rivalen in Europa aufzuweisen hat. Gleich sie doch vom Grunde aus gemessen, an Höhe den Thürmen der Pester Stadtpfarre, erscheinen ihre Pfeiler doch wie gigantische Felsblöcke, welche ein Niese zur Erstürmung des Himmels gethürmt, brausen doch seit Jahren Millionen wildschäumender Wogen und gefährlicher Eismassen zürnend und doch vergeblich an ihre Grundfesten, so gewaltig, als sei ihr Bau für die Dauer einer halben Ewigkeit berechnet! Auch die Thorbögen, deren Höhe man auf sieben Klafter schätzt, gewähren einen prachtvollen Anblick. Zu erwähnen kommt noch die kostbare Holzpflasterung, welche sich leider gegenwärtig in einem etwas schadhafte Zustande befindet. Man rechnet, daß sämtliche Kosten, als Vorarbeiten, Ablösung der Merarial-Gebäude am Ofner Ufer, Bau, Zinsen u. s. w. fast sechs Millionen achtmalshunderttausend Gulden betragen haben dürften. Zu dem Baue allein benötigte man an fünfthalf Millionen Gulden.

Auch die Fortsetzung der Kettenbrücke der Tunnel ist ein Werk des Grafen Stephan Széchenyi. Auf seinen Antrieb bildete sich schon im Jahre 1845 eine Gesellschaft, die es sich zur Aufgabe stellte, einen Weg durch den Ofner Festungsberg graben zu lassen, umso die Freunde der Landluft in zauberhafter Weise nach dem Ebenjenseits der Festung zu führen. Dem Grafen Széchenyi selbst war es nicht vergönnt, seinen Plan zur Ausführung zu bringen. Erbe seines Unternehmungsgeistes war Joseph von

gesellschaft gründete. Dieselbe
ebenfalls an einem 24. August (1854),
die erste Generalversammlung ab.
Dieselbe beschloß, da die Baukosten
300.000 Gulden betragen: 3000 Ak-
tien zu 100 Fl. Konventionsmünze
auszugeben. Und sofort wurde mit der
Arbeit begonnen. Der Durchstich war
bereits am 19. März 1854 gänzlich be-
endet, worauf der Ofener Tunnel an
Sonn- und Feiertagen dem allgemei-
nen Verkehr übergeben wurde, natür-
lich bloß auf Fußgänger beschränkt,
welche je zwei Kreuzer Konventions-
münze für die bequeme Passage zu er-
legen hatten.

Adam Clark, welcher nach dem
Tode des gleichnamigen britischen
Baumeisters dessen riesige Schöpfung,
den Bau der Pester Kettenbrücke zu

Ende führte, übernahm auch hier die
Leitung der Tunnelarbeiten, zu wel-
chen er auch den Plan entworfen.

Es war an den Sonn- und Feiertagen oft komisch anzuhören, welche
Reden und Behauptungen von Seite
der vielen Passanten aus allen Stän-
den sich vernehmen ließen. Fast allge-
mein wurde trotz der stattlichen Zahl
von zweihundert Arbeitern, welche
täglich im Tunnel beschäftigt waren,
die Vollendung des Baues in eine weit
fernere Zeit verlegt, als es sich später
in der Wirklichkeit als nöthig heraus-
stellte. Die riesigen Felsenmassen, wel-
che dem Minenkriege erliegen sollten,
die zeitraubende eirnde Blätlung der
Wände wie deren kostspielige Beklei-
dung mit Ziegelsteinen, um das
Durchdringen der Wasseradern allmählig
zu hemmen, ließen freilich die Ansicht
der Pessimisten als stichhältig erschei-
nen, und es bedurfte in der That eines
so umsichtigen und ausdauernden
Meisters wie Clark, um alle Hinder-
nisse so überraschend schnell zu besie-
gen.

Das Projekt, den Tunnel winter-
über von Zeit zu Zeit für Bälle,
oder Chrysiumsfeste zu benutzen, wurde
aufgegeben; doch sollte sowohl der
Kettenbrücke gegenüber wie an der
Mündung in der Christinenstadt ein
Thor den Tunnel schließen, welches
der Lichtgewinnung wegen aus Glas-
tafeln zusammengesetzt werden sollte.
Es blieb jedoch bei dem blossen Wun-
sche.

Am 23. Oktober 1855, nachdem zwei
Tage früher der letzte hindernde Stein
weggelöst worden, und das Auge frei
und erhaben stolz die ganze Länge des
Höhlenbaues durchblicken konnte, fuhr
der erste Wagen durch den Tunnel
unter dem Ofener Festungsberg. So-

...entwurf des
...fter Förderer und Prä-
... Clark, der geniale Wer-
meister, dann der Sekretär Baum-
gartner gelangten zuerst zu Wagen
durch diesen Wunderstollen.

Was den Bau selbst anbelangt, so
bestand er größtentheils in der
Sprengung des Felsens, zumeist
Kalkmergels, darin sich eine Menge
schöner Versteinerungen vorfand. Aus
dem abgebrochenen Gestein am westli-
chen Ausgange gewann man feiner
Zement, der nicht bloß zu dem Tun-
nelbau selbst verwendet, sondern auch
an andere Bauunternehmer, wie bei
dem jüdischen Tempel verkauft wurde.
Der Kubischfuß Zement kam auf 20
Kreuzer zu stehen, während er sonst
einen Gulden zu kosten pflegte. Auch
dieser Verkauf förderte die Ersparnisse
bei dem Baue.

Das Portal sollte dem Plane nach
im egyptischen Stile ausgeführt wer-
den, doch entschloß man sich der be-
deutenden Kosten wegen den dorischen
Styl nachzuahmen. Der Tunnelbau,
wie die Herstellung des Raies, gleich-
falls bereits in Angriff genommen,
dürfte, so heißt es in dem bereits zi-
tirten „Pester Briefen“ Demeter Du-
dneis aus dem Jahre 1856, dem
wunderschönen Panorama von Pest-
Ofen den Stempel der Vollendung
aufdrücken. Die Häuserfronte in Pest,
der Kai an beiden Ufern, die Gasse,
wie die Wälle in Ofen, der Donau-
strom mit seinen Rähnen, Lastschiffen
und Kriegsfahrzeugen, die Ketten-
brücke und der Tunnel, das ist eine
Mosaik von Meisterwerken, wie sie
nicht leicht eine andere Stadt in
Europa, geschweige in der Monarchie
aufzuweisen hat; das ist eine Samm-
lung von Schaugebilden, welche dem
Belvedere der beiden Schwesterstädte
stets den Rang oder Nimbus einer
Hauptstadt verleihen und erhalten
werden.